

**Vyhodnocení připomínek a podnětů podaných k rozpracované Územní studii Řepy
– představené na veřejném projednání dne 26.11. 2008**

	připomínka, podnět – její zásadní část	vyhodnocení
01	Podnět se týká prostoru zdevastovaného parku mezi domy č. 1118 – 20 a domem 1146 v Bazovského ulici. Návrh - změnit charakter prostor na dětské hřiště splňující předepsané bezpečnostní a hygienické předpisy, oplocení, přístupné přes den, v noci objekt uzavřen.	Úprava citované plochy je zahrnuta do celkového generelu úprav klidových ploch a dětských hřišť pod č. 13. Je navrženo zrušení dětského hřiště a jeho náhrada klidovou plochou.
02	Podněty: 1. Úprava kolem panelových domů, silnic, parkovišť, případně další trávníky, parky, hřiště, lavičky... 2. Zatravnění tramvajových kolejí, úprava přechodů, tramvajových zastávek. 3. Chodníky zbytečně široké, vylité asfaltem - doporučení na okrajích chodníků zeleň nebo vysázené stromy. 4. Nevyužité střechy velkých nadzemních garáží – studie na jejich využití (zeleň, odpočinkové parky...) 5. Využití zchátralé plochy mezi ulicemi Na Chobotě – Galandova. 6. Na zchátralé ploše návrh na vybudování nevelkého víceúčelového komplexu s jedním bazénem typu Lagoon Letňany. 7. Rekonstrukce chátrající budovy OVUS. 8. Otázka týkající se možné organizační, (finanční, popřípadě jiné zvýhodnění) pomoci od městské části při rekonstrukci domů po jejich prodeji.	1. Úpravy kolem panelových domů v detailu přesahují možnosti územní studie, která není v tak velkém měřítku řešena. Přesto bude studie obsahovat náměty, popisy, skicy týkající se řešení veřejných prostor. 2. Dopravní podnik plánuje rekonstrukci tramvajového pásu. M.č. bude zatravnění tramvajového pásu a úpravu tramvajových zastávek požadovat. 3. Bude prověřeno a navrženo tam, kde to umožní prostorové uspořádání, inženýrské sítě a s ohledem na požárně nástupové plochy. 4. Hromadné garáže jsou v soukromém vlastnictví. Návrh bude předán k prověření do komise pro územní rozvoj a životní prostředí a s vlastníkem bude o záměru jednáno. 5. Plocha Na Chobotě je v územní studii řešena jako sportoviště. 6. Předpokládané investice a provozní náklady jsou příliš vysoké, jsou možné jen za účasti soukromého investora. 7. Rekonstrukce OVUS je řešena několika variantami. Náměty jsou projednávány i s majitelem objektu. 8. Finanční podpora pro rekonstrukce domů není předmětem studie. Možná finanční pomoc je popsána v zásadách prodeje bytových jednotek panelákových domů http://www.repy.cz/download/zasady.doc

03	1. Nesouhlas se stavbou Břevnovské radiály a žádost o dodržení předvolebních slibů (zabránění stavby Břevnovské radiály např. zvětšení propustnosti Karlovarské formou tunelu), proč se upustilo od tunelové varianty pod Karlovarskou? 2. Nesouhlas s napojením ulice Plzeňské na ulici Drahoňovského. 3. Nesouhlas s utlumením provozu na Slánské.	1. Varianta vedení tunelu pod Karlovarskou byla prověřována firmou, která zpracovává dopravní varianty – Cityplanem. Tato varianta je technicky a majetkoprávně neproveditelná. 2. Napojení Drahoňovského na Plzeňskou vychází z logiky dopravního uspořádání tzv. řepského okruhu. Toto řešení bude dokumentováno výpočty dopravních zátěží (viz příloha). 3. Utlumení tranzitního provozu na Slánské je jeden ze zásadních požadavků zadavatele a je jedním ze základních požadavků všech občanských iniciativ.
04	Připomínky 1. Zásadní nesouhlas s další výstavbou zejména administrativních budov. 2. Nesouhlas s vyvedením dopravy do ulice Drahoňovského a nesouhlas s další výstavbou v této části. 3. Nesouhlas s náměstím u ČD Zličín. 4. Výstavba bazénu nebo koupaliště (např. z plánované retenční nádrže Na Chobotě). Podněty 1. Ul. Vondroušova a Drahoňovského kritická situace s parkováním - řešení, vybudování kolmých, příp. šikmých parkovacích stání podél vozovky na úkor nefunkčních travnatých ploch. 2. Výsadba jehličnatých stromů.	1. Administrativní budovy mohou v obecné poloze nabídnout počet pracovních příležitostí pro Řepy. Jejich potřeba a kapacity jsou ale i nadále prověřovány. 2. Napojení Drahoňovského na Plzeňskou vychází z logiky dopravního uspořádání tzv. řepského okruhu (viz příloha). Toto řešení bude dokumentováno výpočty dopravních zátěží. Na základě vytvořených modelových pentlogramů intenzit dopravy pro rok 2015, které vypracoval pro M.Č. Praha 17 Útvar pro rozvoj hlavního města Prahy je patrné že: v případě existence „řepského okruhu“ tj. při plánovaném propojení ul. Drahoňovského s ul. Plzeňskou ve variantě bez křižovatky Břevnovská radiála - Slánská dojde v ul. Drahoňovského k nárůstu v úseku Plzeňská - navrhované garáže o 3200 vozidel/24hod a v úseku navrhované garáže - konečná TRAM o 200 vozidel/24h oproti variantě dle platného územního plánu (bez existence "řepského okruhu" a s křižovatkou Břevnovská radiála - Slánská). 3. Prostor kolem nádraží Zličín je vzhledově jeden z nejhorších míst v Řepích. Podle územního plánu je možná jeho zástavba. V územní studii se objevuje snaha o jeho kultivaci. Jsou navrženy různé alternativy zástavby tohoto prostoru, a to spolu s řešením tramvajové dopravy v širších souvislostech. 4. Při ulici Na Chobotě je navrhováno sportoviště. V prostoru Na Chobotě je navrženo vyústění Řepského potoka v přírodní okrasný rybníček. Z důvodu prostorového, a hlavně hygienického, zde není možné zřídit koupaliště. 1. V souvislosti s vedením dopravy Drahoňovského ulicí jsou navrhovány varianty bariérových staveb. Funkčně jde zejména o garážovací objekty v možné kombinaci s nebytovými funkcemi. Je navrženo také rozšiřování stávající zeleně na střechách

		garáží. Řešení parkování kapacitními garážemi se jeví jako vhodnější varianta než lokální úpravy parkování (viz příloha). 2. Výsadba jehličnatých stromů je pro studii přílišným detailem. Podnět bude řešen v rámci příslušného odboru na M. č. Praha 17.
05	<u>Lokalita 1b – centrum – Administrativa a park</u> Souhlas s uvažovaným čtyřpodlažním administrativním objektem a s podzemními garážemi. Nesouhlas s možným umístěním úřadu m. č. Vhodnější místo – Lokalita 1c <u>Lokalita 1a – centrum – obchodní objekt</u> Nesouhlas – nezohlednění lidí jdoucích pod mostem Slánská od tramvají a autobusů k Bille a dále do Řep. Nutné vytvoření pěší zóny v těchto místech (v úrovni Makovského - Skuteckého) Souhlas s variantou A, nesouhlas s variantou B	- Pro umístění úřadu m. č. prověřujeme několik variant. Jedna z nich je i plocha 1c. - Součástí územní studie bude v detailu řešení „prvoetapových“ úprav zmíněného prostoru, který je pohyby pěších dosti zatížen a bude vycházet z přijatelné varianty konečného řešení celého okolního prostoru.
06	Možnost zřízení parkoviště v blízkosti polikliniky v Žufanově ulici. Současný stav je nevyhovující. Vybudování parkoviště rozšířením ulice v blízkosti hřiště.	- Zřízení parkoviště bylo prověřeno a možné řešení je zachyceno v územní studii. M. č. si je vědoma deficitu parkovacích míst u polikliniky a zřízení parkoviště je prioritou M. č. Praha 17.
07	Nesouhlas s jakoukoliv komerční výstavbou objektů na parkovištích v ul. Drahoňovská. Zrušením parkovišť zlikvidováno 291 míst na hlídaném parkovišti a 260 stání na veřejném parkovišti. V případě realizace návrhu propojení ul. Drahoňovské, Plzeňské a Karlovarské - zlikvidováno 141 míst pro parkování v místě hlídaného parkoviště Na Chobotě.	- V souvislosti s vedením dopravy Drahoňovského ulicí jsou navrženy varianty bariérových staveb. Funkčně jde zejména o garážovací objekty v možné kombinaci s nebytovými funkcemi. Je navrhováno také rozšiřování stávající zeleně na střechách garáží. V celkových bilancích musí být samozřejmě dodržen stávající celkový počet stání, který je i v současném stavu. Cílem je také navrhnout dostatečný počet stání pro volné neplacené stání (viz příloha). - Úkolem studie je navrhnout ve variantách řešení chybějících parkovacích stání.
08	Dotaz k dopravnímu řešení prezentovanému na internetu – zda jsou všechny varianty s vyústěním na Slánské.	- V dopravních řešeních prezentovaných na internetu je varianta s vyústěním na Slánskou pouze jedna – varianta č. 1.
09	Dotaz na výšku bariérových parkovacích objektů v Drahoňovské ulici. Zda kapacita plánovaných parkovacích stání bude převyšovat stávající možnosti v této ulici. V územní studii hodně parkovacích domů – výrazné zahuštění	- Bariérové objekty kolem ul. Drahoňovského mají různé výškové uspořádání. Jde v zásadě v jedné alternativě o polozapuštěné objekty, které jsou od Drahoňovského vysoké cca 12 m a od obytných objektů cca 6 m. - V detailních řešeních je kombinace jak nadzemních, tak i podzemních uspořádání parkovacích ploch (viz příloha).

	dalšími objekty – nešlo by to dát víc pod zem? Zda jsou řešena kontejnerová stání na odpady v navrhované pasáži Makovského.	- Kontejnerová stání jsou řešena v navrhovaném projektu pasáže Makovského jako samostatně uzamykatelné objekty, dále bude prověřena možnost umístit podzemní kontejnery na recyklovaný odpad.
10	Dotazy na: 1. Stávající a předpokládané dopravní zatížení území. 2. Stávající a předpokládané počty volných parkovacích míst. 3. Stávající a předpokládané plochy zeleně. 4. Konceptci veřejné dopravy (kromě letmé zmínky o napojení na budoucí metro), protože jenom tato může zásadním způsobem vyřešit přetížení komunikací. Jak bude upravena tramvajová linka apod. 5. Částku dosud vyplacenou za vypracování studie. 6. Odkaz na územní studii hl. města Prahy, ze které se údajně vychází. 7. Jak jsou vyřešeny vlastnické poměry. Zda celá koncepce nenarazí na neústupného a spekulujícího majitele. 8. Předpokládané náklady na realizaci jednotlivých variant. 9. Způsob řešení řepského okruhu, zejména z hlediska dopravního zatížení a protihlukové ochrany. 10. Jak může být navrhována protihluková ochrana bez znalosti dopravního zatížení. 11. Územní studie neobsahuje základní analytické podklady. 12. V dopravních variantách zmínka o 3 variantách ve studii řešeny 2 varianty – vysvětlení, jak uvedené varianty spolu souvisí. 13. Zdůvodnit, proč budovat Břevnovskou radiálu s nájezdy a podjezdy, když necelý kilometr odtud vede Karlovarská radiála s vybudovanými nájezdy podjezdy. 14. Popis řešení Břevnovské radiály – porovnání nákladů na jednotlivé varianty, popis řešení vlastnických poměrů. 15. Popis řepského okruhu – možnost zahloubení okruhu a na něm chybějící zeleň nebo parkoviště. Rozdělení dopravního	1. Výpočty dopravních zátěží budou zpracovány a projednány na výrobních výborech se zadavatelem studie a budou uvedeny v územní studii. 2. Ve stávajícím stavu je celkový deficit v Řepích cca 3 276 míst. Snahou územní studie je navrhnout komplexně taková řešení, aby byly deficity realisticky co nejvíce minimalizovány. 3. Součástí studie budou celkové bilance zeleně – stav a návrh. 4. Celková koncepce hromadné dopravy je rozpracovaná a bude součástí celkové studie. Zmínka o metru je pouze jednou z možných alternativ řešení dopravy osob. Jsou prověřována propojení tramvajových tras, jejich prodloužení, doplnění autobusových tras atp. 5. Částka za zpracování studie je uvedena ve Smlouvě o dílo mezi M. č. Praha 17 a KMS Architects. 6. Odkaz nebyl na studii hl. m. Prahy (neexistuje), ale na platný územní plán a dále na rozpracovaný koncept nového územního plánu. Toto jsou základní dokumenty, ke kterým se přikládá alternativní řešení či jejich rozpracování. 7. Součástí prací je výkres vlastnických vztahů. Vybrané záměry jsou zpracovávány s vědomím vlastnických vztahů. 8. Náklady na jednotlivé studie nejsou v celkových číslech investičních nákladů rozhodující, a to hlavně z důvodů různých zdrojů financování. Důležité jsou infrastrukturní náklady, které budou orientačně dokumentovány a budou součástí územní studie. 9,10. Výpočty dopravních zátěží budou zpracovány a projednány na výrobních výborech se zadavatelem studie. 11. Územní studie obsahuje územně analytické podklady. Byly zpracovány a návrhové práce z nich vycházejí. 12. Na internetu jsou prezentovány tři dopravní varianty spolu s jejich stručným popisem. Dopravní varianty jsou samostatné varianty a s variantou A a B nesouvisí. 13,14. Trasa a potřeba Břevnovské radiály vychází z celoměstských potřeb dopravních tras a celoměstské dopravní kostry. Řešení radiály je předmětem

	zatížení mezi ulice Makovského a Drahoňovského, tím, že budou jednosměrné. 16. Není řešeno: návrh úprav komunikací z hlediska hustoty provozu, změny dopravního značení, protihluková opatření, propojení a doplnění cyklostezek a cyklotras. 17. Úbytek zeleně a zhoršení kvality ovzduší. 18. Dotaz na navrhovaný administrativní objekt na rohu Drahoňovského a Makovského ulice, na místě kde stojí kotelna 19. Nejsou respektována ustanovení čl. 4 vyhlášky hl. m. Prahy č.26/1999 Sb 20. Navrhovaná koncepce dalšího zahušťování může vést k jeho znehodnocení	samostatných projektů (zadavatel Magistrát hl. města. Prahy). Územní studie pro Řepy vychází především ze zpracovaných řešení. Cílem je navrhovat účelné modifikace navržených řešení. 15. Připomínka bude předána zpracovateli územní studie k prověření. - Jednosměrná Makovského a Drahoňovského: řešení není dopravně technicky možné a to hlavně pro množství oboustranných cílů v Makovského ulici, uspořádání křižovatek atd. 16. Součástí územní studie bude dopravní příloha, řešící v zásadě vše, co požadujete. 17. Návrhy budou doplněné o výpočty ploch zeleně – stávající a navrhované. U navrhovaných řešení nejde o zásadní úbytky zeleně. 18. Návrh objektu na místě stávající kotelny je jednou z možných alternativ poté, co bude v území Řep rozvedeno centrální vytápění z externího zdroje mimo území. Stávající kotelny by byly pouze výměňikovými stanicemi s mnohem menšími požadavky na plochu. Alternativou je instalování výměníků do nově budovaných objektů na místě stávajících kotelen. 19. Požadavek zadavatele je, aby byla studie zpracovaná podle platné legislativy. 20. Koncepce zahušťování není cílem studie. Navržené alternativy se v intenzitě zastavění značně odlišovali.
11	Nesouhlas s navrhovaným propojením ulice Plzeňské a Drahoňovského, nepovolovat další vjezd do sídliště.	-Napojení Drahoňovského na Plzeňskou vychází z logiky dopravního uspořádání tzv. řepského okruhu. (více naleznete v příloze) Toto řešení bude dokumentováno výpočty dopravních zátěží Na základě vytvořených modelových pentlogramů intenzit dopravy pro rok 2015, které vypracoval pro M.Č. Praha 17 Útvar pro rozvoj hlavního města Prahy je patrné že: v případě existence „řepského okruhu“ tj. při plánovaném propojení ul. Drahoňovského s ul. Plzeňskou ve variantě bez křižovatky Břevnovská radiála - Slánská dojde v ul. Drahoňovského k nárůstu v úseku Plzeňská - navrhované garáže o 3200 vozidel/24hod a v úseku navrhované garáže - konečná TRAM o 200 vozidel/24h oproti variantě dle platného územního plánu (bez existence "řepského okruhu" a s křižovatkou Břevnovská radiála - Slánská)

12	Z prostudovaného návrhu variant A a B nesouhlas s dopravním řešením – Řepy budou obklopeny a ze všech stran uzavřeny, v zajetí projíždějících aut	- Jedním z hlavních motivů dopravního řešení je rozdělení celkových dopravních zátěží do více směrů a více komunikačních propojení. V současné době je doprava koncentrovaná hlavně jako tranzitní na Slánskou. Případným propojením Slánské s Břevnovskou radiálou ještě naroste tato tranzitní doprava.
13	Připomínka k řešení dopravní situace. Návrh předpokládá přenesení dopravy ze stávající komunikace vedoucí přes Bílou Horu na komunikace, které procházejí sídlištěm. Změny ovlivní bydlení v sídlišti. Na místních komunikacích vzroste doprava. Konec Břevnovské radiály v oblasti Motola bez dalšího napojení. Řešení dopravní situace povede k likvidaci stávajících parkovacích ploch a dětského hřiště. Využití stávajících volných ploch pro komerční zástavbu nepovede k zlepšení bydlení.	Břevnovská radiála je dle platného územního plánu na východě napojena na komunikaci Karlovarskou a na západě na Pražský okruh s vyústěním na ul. Slánská. Městská část prosazuje variantu bez křižovatky Slánská a Břevnovská radiála. - Podle platného územního plánu je v Řepích celá řada volných ploch určených k zastavění. Varianty územní studie řeší různé možnosti zástavby takovýchto ploch, od řešení zeleně až po různé druhy a funkce zástavby.
14	Připomínky k variantě A: Nevhodné řešení vedení zličínského (řepského) okruhu v blízkosti navrhovaného domu pro seniory – zvýší se intenzita automobilové dopravy. Velká intenzita dopravy na zličínském (řepském) okruhu je způsobena nenapojením ul. Slánské na Břevnovskou radiálu – nerozložení dopravní zátěže. Návrh – zmodernizovat a opravit protihlukové bariéry v ul. Slánské – nebyl by problém s kapacitou projíždějících vozidel i po napojení s Břevnovskou radiálou.	- Alternativa vedení řepského okruhu je jednou ze zásadních alternativ celkového komplexního dopravního řešení území. V jedné z alternativ je navrženo odklonění trasy okruhu od navrhované stavby domu seniorů. Problémem je, že tato trasa je vedena po sousedním katastru Zličína, což vyžaduje náročné projednávání. - Koncentrace dopravy do Slánské spolu s připojením na Břevnovskou radiálu je, i přes protihlukové bariéry, nejvíce kritizovaným dopravním řešením (více viz příloha)
15	Nesouhlas dopravními variantami 2, 3 – návrh zličínského (řepského) okruhu, který by měl vést k blízkosti našich nemovitostí, u kterého se předpokládá vysoká intenzita dopravy – zvýšení hlukového zatížení a zhoršení kvality ovzduší v této části Řep.	- Alternativa vedení řepského okruhu je jednou ze zásadních alternativ celkového komplexního dopravního řešení území. V jedné z alternativ je navrženo odklonění trasy okruhu od navrhované stavby domu seniorů. Problémem je, že tato trasa je vedena po sousedním katastru Zličína, což vyžaduje náročné projednávání. - Koncentrace dopravy do Slánské spolu s připojením na Břevnovskou radiálu je, i

	Dopravní řešení by mělo být koncipováno systémově a komplexně – rozředění husté dopravy na několik komunikací. Navrhované řešení bez křížení Slánské a Břevnovské radiály – nejlepší celkově dopravu v Řepích – pouze se přesune dopravní zatížení z ul. Slánské na zličínský (řepský) okruh. Zvýšený nárůst hlučnosti, prašnosti a emisí bude mít dopad na provoz Domova sv. Karla Boromejského – využívání venkovních ploch pro odpočinek, relaxaci...	přes protihlukové bariéry, nejvíce kritizovaným dopravním řešením. - Vlivy tohoto dopravního řešení budou v dalším průběhu zpracovávání studie dokumentovány a projednávány (více viz příloha)
16	Přijatelná varianta se jeví varianta B, která v dopravním řešení sleduje platný územní plán hl. m. Prahy. -V případě varianty A se nakumuluje hluk z automobilů, letadel, vlaku a navíc z tramvaje těsně vedle zahrady Domova, což zhorší životní podmínky pacientů. -Na Engelmüllerovu ulici navazuje cyklostezka – cesta využívána k procházkám. -Pokud by Engelmüllerova ulice sloužila pouze pro dopravní obsluhu nejbližšího okolí, byla by kapacita zatížení ještě přijatelná. Varianty kromě varianty B připouštějí zátěž vyšší. - Hlučnost a znečištění ovzduší vzroste výstavbou na dosavadních polích v M. č. Zličín. Hlučnost se zvýší i budoucí křižovatkou Engelmüllerova - Strojírenská - obavy sjezd z BR do Řep, pokud by ul Slánská nebyla průjezdná, byla využívána pro transit jednou tolik – další možnost odbočení by byla až na Vypichu. Auta by volila průjezd zličínským okruhem pro projetí směrem na Stodůlky a Jižní město.	- Alternativa vedení řepského okruhu je jednou ze zásadních alternativ celkového komplexního dopravního řešení území. V jedné z alternativ je navrženo odklonění trasy okruhu od navrhované stavby domu seniorů. Problémem je, že tato trasa je vedena po sousedním katastru Zličína, což vyžaduje náročné projednávání. - Koncentrace dopravy do Slánské spolu s připojením na Břevnovskou radiálu je, i přes protihlukové bariéry, nejvíce kritizovaným dopravním řešením. - Vlivy tohoto dopravního řešení budou v dalším průběhu zpracování studie dokumentovány a projednávány.
17	Připomínky: 1. Řepský okruh – proč je navrhovaný, jasné čísla, kapacita, řešení problému ve variantě – bez okruhu 2. Etapizace – okruh smysl ve variantě A, kde je zrušena Slánská 3. Zastavenost a přesný tvar objektů. Není třeba zvyšovat	1. Řepský okruh je jednou z alternativ dopravního řešení celého území při nepropojení radiály a Slánské (více viz příloha). Tato alternativa byla doporučena pro posouzení v rámci přípravy procesu EIA. 2. Okruh má smysl také při propojení Slánské s radiálou, a to zejména z důvodů rozdělení dopravních zátěží po širší území. 3. Podle platného územního plánu je v Řepích celá řada

	hustotu obyvatel, ale zlepšovat kvalitu prostředí. 4. Makovský jako bulvár – smysl bulváru v urbanizovaných městských prostorech.	volných ploch určených k zastavění. Varianty územní studie řeší různé možnosti zástavby takovýchto ploch, od řešení zeleně až po různé druhy a funkce zástavby. Zvyšování hustoty zastavění rozhodně není základním hlediskem a motivem navrhované územní studie. 4. Návrh bulváru na Makovského je jednou z alternativ, jak tento sídlištní komunikační prostor v úrovni parteru kultivovat.
18	1. Nesouhlas s variantou B propojením Slánské ulice s Břevnovskou radiálou – Slánská jako přivaděč tranzitní dopravy mezi Prahou 13 a SOKP Souhlas s Variantou A- nejméně poškozuje obyvatele městské části. Z dopravního hlediska preferují variantu 3. Napojení na Břevnovskou radiálu doporučují realizovat pomocí alternativního napojení dle Řep, prodloužení Engelmülerovy a pomocí MÚK Kukulova. Trvání na propojení ulice Drahoňovského s ulicí Plzeňská. Propojení m. č. v úseku vedení Slánské – jasné řešení pohybu chodců i v návaznosti na zřízení zastávek BUS na Slánské. 2. Trvání s napojením jihovýchodního segmentu k. ú. Řepy a oblasti Fialka na ulici Plzeňská, a to nejlépe propojení ulice Součková – Mrkvičkova (alternativně ulice Šimonova do ul. Plzeňská). 3. Souhlas s rozšířením Karlovarské ulice v úseku od Slánské po Bílou Horu – je v havarijním stavu. 4. Odmítnutí zřízení P+R v oblasti Zličín. Návrh jiného řešení – prodloužení tramvaje Na Chobotě směrem do obchodních a rozvojových oblastí – a zde umístit parkoviště. 5. Žádost m. č. o zpracování podrobné dopravní studie, která přinese možná řešení všech aktuálních problémů. 6. Vytvoření obvodových komunikací kolem m. č. Tento okruh by měly tvořit komunikace: jižně Plzeňská, západně Drahoňovského a Engelmüllerova, severně Karlovarská a	1. M. č. Praha 17 preferuje variantu bez křižovatky. 2. Připomínka bude předána zhotoviteli studie k prověření. 3. V územní studii bude rozšíření zakresleno 4. Ve studii nebude navrhováno P+R v prostoru ČD Zličín. Toto řešení není ani požadováno ze strany Útvar rozvoje hl. m. Prahy 5. Dopravní příloha – dopravní studie - je součástí prací na územní studii. 6. Připomínka bude předána zhotoviteli studie.

	Bělohorská ulice a východně méně výhodná trasa Kukulova, Bulharova a nově navrhovaná MÚK (mimoúrovňová křižovatka) Motol. 7. Nesouhlas s výstavbou čerpací stanice v blízkosti chráněného území. 8. Zástavbu volit tak, aby nevznikaly monolitní celistvé bloky. 9. Souhlas s bariérovou zástavbou a úpravou lokality Drahoňovského a oblasti kolem tramvajové smyčky. 10. Souhlas s rozšířením parkových ploch u Karlovarské Nesouhlas s návrhem Prahy 6 na vybudování přestupného uzlu s částečným BUS terminálem. 11. Souhlas s vybudováním nové budovy ÚMČ v centrální části městské části. 12. Souhlas s částečným zrušením ulice Slánská. 13. Revitalizace řepského potoka s možným prověřením možnosti revitalizace nádrže za Domovem sv. Karla Boromejského. 14. Nesouhlas se záměrem soukromého investora na výstavbu bytových domů s podzemními garážemi. Zástavba je v těsné blízkosti historicky nejcennějšího území m. č. Nesouhlas s navrženou výškou (4. patra) a s nevhodným dopravním napojením z ulice Žalanského. Návrh: max. 2. patra, aby výška korespondovala s okolní zástavbou. Řešit dopravního napojení jiným způsobem, spíše pomocí prodloužení Engelmüllerovy ulice až po napojení na BR.	7. Vzato na vědomí. 8. Připomínka bude předána zhotoviteli studie. 9. Je zakresleno v územní studii. 10. Návrh Prahy 6 bude prověřen. 11. Prověřováno několik variant, jedna z nich je i umístění budovy ÚMČ v centrální části. 12. Bude řešeno v dopravní koncepci jako jedna z variant. 13. Bude prověřeno. 14. O zástavbě bude nadále jednáno. Ve studii bude navržena pouze zástavba s rodinnými domy.
19	Proč se dále navrhují další varianty a není spojení Břevnovské radiály s městským okruhem vedeno pouze tunelem, jak bylo zamýšleno? Souhlas s dopravním řešením č. 1 bez napojení tunelu na ulici Slánská. Nesouhlas s napojením radiály, silničního okruhu a ulice Plzeňská přes ulici Žalanského a Na Chobotě.	- Variantní zpracování studie je jednak součástí zadání a dále je obecně používaným postupem při zpracovávání komplikovaných urbanistických problematik.

20	1. Nesouhlas s napojením ulice Drahoňovského na jakoukoliv část Pražského okruhu. 2. Nesouhlas s propojením ulice Drahoňovského na ulici Plzeňská – povede ke zvýšení provozu v okolí školy Socháňova. Žádost osazení retardérů, do míst vyústění parkovišť a odbočných ulic a max. rychlost 30 km/h. 3. Nesouhlas s navrhovanými změny napojení ulice Drahoňovského popisované zejména ve variantě 2 a 3. Řešení přináší zvýšení dopravní, imisní a hlukové zátěže, likviduje možnosti bezplatného stání. 4. Žádost o vysvětlení souvislosti dopravního řešení ve variantách 1,2 a 3 a Územní studie Řep - varianta A a B. 5. Vysvětlení bodu „Rekonstrukce ulice Drahoňovského“ v jednotlivých variantách a bodu „Centrum – obchodní objekt – rekonstrukce stávajícího obchodního centra OVUS“	1.,3. Napojení Drahoňovského na Plzeňskou vychází z logiky dopravního uspořádání t.zv. řepského okruhu (více viz příloha). Toto řešení bude dokumentováno výpočty dopravních zátěží. 2. Podnět osazení retardérů bude řešeno v rámci příslušného odboru na M. č. Praha 17. 4. Dopravní varianty jsou samostatné varianty, s variantou A a B nesouvisí – dopravní varianty znázorňují další možné způsoby řešení koncepce dopravy. 5. Rekonstrukce Drahoňovského souvisí s návrhem propojení této komunikace s Plzeňskou a nutností provést dopravně technické úpravy. Rekonstrukce OVUS je řešena několika variantami. Náměty jsou projednávány i s majitelem objektu.
21	Nesouhlas s návrhem umístění administrativní budovy s garážovým objektem na rohu ulice Drahoňovského a Makovského, navržené ve variantě A a B. Návrh jejího posunutí na roh ulice Makovského a Na Chobotě (místo parkoviště).	- Tento návrh vychází z několika alternativ na úpravu celého prostoru: ukončení Makovského ulice, konečné tramvají a stanice ČD Zličín. - Objekt je navrhován na místě stávající kotelny poté, co bude případná možnost jejího zrušení – rozvod centrálního vytápění z externího zdroje.
22	Nesouhlas s variantou, podle které má být ulice Drahoňovského rekonstruována a přebudována na novou komunikaci. Tato rekonstrukce by rozšířila komunikaci na čtyřproudou na úkor zeleně. Provést výjezd z Břevnovské radiály do Řep na Slánskou, jak bylo od začátku plánováno v platném územním plánu hl. m. Prahy a je uvedeno ve variantě 1. V případě nutnosti výstavby výjezdu pro Řepy u západního vjezdu do tunelu Břevnovské radiály, návrh tento výjezd vést ul. Reinerovou se zaústěním na ulici Slánskou. Tato varianta je kratší, méně ovlivní Řepy a je ekonomicky výhodnější.	-Napojení Drahoňovského na Plzeňskou vychází z logiky dopravního uspořádání tzv. řepského okruhu. Toto řešení bude dokumentováno výpočty dopravních zátěží (více viz. příloha). - Alternativa koncentrace dopravy do Slánské spolu s připojením na Břevnovskou radiálu je, i přes protihlukové bariéry, nejvíce kritizovaným dopravním řešením. - Navrhovaný výjezd z tunelu radiály na Reinerovu ulici je zajímavý podnět. Bude předán zpracovateli studie a prověřen a pokud bude řešitelný, bude součástí dopravní koncepce.

	Úsek Slánská od Bazovského – Plzeňská může být veden pod zemí dle varianty 2.	
23	Výhrada - v Řepích není plánována téměř žádná zeleň, hřiště. S každou dostavěnou silnicí se zmenšuje prostor, kam je možné chodit na procházky, bezpečně jezdit na kole, běhat atd.	- Zpracovávaná studie se zabývá také návrhy zeleně – viz alternativa A. V konečném návrhu bude zeď i spolu s výpočty dokumentována. M. č. Praha 17 zpracovala vlastní projekt revitalizace zeleně a podle něho již m. č. postupuje. V letošním roce je v rozpočtu městské části na dětská hřiště a víceúčelová hřiště vyčleněna částka 8 200 000 Kč a na revitalizaci zeleně je vyčleněna částka 4 500 000 Kč.
24	Souhlas s variantou B územní studie – v plné míře respektuje platný územní plán. 1. Křižovatka Břevnovské radiály a ulice Slánská umožní rovnoměrné rozložení dopravní obslužnosti v lokalitě namísto nadměrného zatížení ulice Karlovarská. 2. Existence křižovatky nabídne větší variabilitu řešení jednotlivých dopravních tras. Navrhované řešení umožní rozdělení dopravních tras na trasy využívané převážně dálkovou dopravou (Břevnovská radiála) a lokální dopravou (přílehlé komunikace). 3. Realizace varianty 1. dopravního řešení umožní obyvatelům okolních lokalit lepší dostupnost do Řep s výrazně zkrácenou dobou napojení na komunikaci Břevnovské radiály. 4. Varianta 1 umožní snadnější řešení různých dopravních problémů (dopravní zácpy a havárie) a možnost flexibilně využít křižovatku Břevnovské radiály a ul. Slánské. 5. Varianta 1 - pozitivní dopad na dostupnost provozoven podnikatelů a zaměstnanců. 6. Varianta 1 šetrnější k životnímu prostředí než varianta 2 a 3 – rovnoměrnější odvětrání exhalací z tunelu Břevnovské radiály na celkovou plochu lokality. Nadzemní křížení redukuje nutnost stavby výdechů tunelu.	- Městská část preferuje variantu bez křižovatky Břevnovské radiály s ul. Slánskou. Navýšení dopravy na Slánské (především tranzitní) v případě křižovatky s Břevnovskou radiálou by byl dle intenzit zatížení zpracované na Útvaru hl. města Prahy cca 43 000 vozidel/24 hod, což je dvojnásobný nárůst oproti dnešnímu stavu.

25	Vlastník parcely – parc.č. 1435,1337/80 Nesouhlas s navrhovanou zelení na těchto pozemkách. Na předmětných pozemkách je počítáno s výstavbou obytných domů ke stabilizaci vědeckých pracovníků vlastníka pozemku a dále pro částečné využití těchto pozemků k výstavbě nebytových objektů s komerčním využitím	-Tyto pozemky jsou podle platného územního plánu určeny k funkčnímu využití jako OB/B (obytné území), ZP (parky) a OB/B (obytné území). Tato funkce je navrhovaná v tzv. výhledu. Předmětným územím prochází VTL plynovod, který omezuje využití ploch. Návrh zeleně je pouze jednou z alternativ využití těchto pozemků.
----	--	--